

LA EXPLORACIÓN DEL OCÉANO PACÍFICO Y EL DOMINIO ESPAÑOL DURANTE 300 AÑOS, EL GALEÓN DE MANILA

Magdalena de Pazzis PI CORRALES
Catedrática de Historia Moderna
Universidad Complutense de Madrid



OS hechos fundamentales coincidieron en el tiempo, en 1492, y que habrían de cambiar el signo de la historia de Castilla y, por ende, del mundo. El primero fue el final del último reducto peninsular del islam: la rendición de Granada y el término de la Reconquista. El otro, fue el descubrimiento de territorios ignotos al oeste del Atlántico, cuando Cristóbal Colón, navegando por poniente, encontró unas islas que no se conocían. Ambos acontecimientos permitieron a Castilla extenderse hacia el sur, a la costa del norte de África, y hacia el oeste, en dirección a lo recién

descubierto. En la primera orientación, la política portuguesa de bordear el continente africano en la búsqueda de la ruta de las especias, hizo que la acción hispánica se encaminara a la posesión de algunos enclaves concretos en el norte (Orán, Bugía, Mazalquivir, Melilla, el Peñón de Vélez de la Gomera...), limitándose a controlar la presencia de focos berberiscos y a contener una posible oleada invasora hacia la Península. En cambio, en la dirección oeste, Castilla se enfrentaba al océano Atlántico, a aguas desconocidas, a un mundo de nuevas oportunidades y de también no pocos peligros. Dos años después de aquellas gestas, el Tratado de Tordesillas, firmado con Portugal en 1494, contendría la otrora rivalidad hispanoportuguesa, concertando —tras intensas gestiones diplomáticas en Roma—, un acuerdo sobre África y América, contenido en el acuerdo que fijaba una línea imaginaria de norte a sur, un meridiano, a 370 leguas de las islas de Cabo Verde, que dejaba al este las tierras para Portugal y las del oeste para Castilla. Así, los españoles vieron la oportunidad de navegar hacia poniente, encontrando nuevas tierras en las que mantener una gran labor

de conquista y colonización. De manera que, en el reinado de los Reyes Católicos, los españoles se estaban asentando en el norte de África, en Italia (en Nápoles y Sicilia en las guerras de Italia contra los franceses) y en América. Por su parte, Portugal, bordeando el continente africano, encontraba el camino de la India y hallaba la tan ansiada ruta de las especias. Quedaba así abierta la era transatlántica de la Historia gracias a estos dos reinos, ampliándose desde el *mare clausum* al *mare tenebrosus* la conquista de nuevos espacios geográficos, extendiendo su civilización por el Atlántico, el Pacífico y el Índico hasta alcanzar todas las tierras y mares del mundo.

Desde que se tuvo conocimiento de la esencia continental americana, inclusive cuando aún Colón creía hallarse en una parte inexplorada de Asia, los impulsos se orientaron a la búsqueda de una vía hacia el área de exploración y colonización portuguesa y hallar las Molucas sin obstruir los derechos de Portugal: de hecho, el primer asentamiento español ubicado en el istmo de Panamá determinó el hallazgo de la costa oeste, alcanzándose la inicial globalización geográfica con el primer viaje de circunnavegación (1519-1522) iniciado por Magallanes y Elcano y culminado

por este último, demostrando inequívocamente la redondez de la Tierra y sus verdaderas dimensiones, al tiempo que se rebautizaba lo descubierto, un nuevo océano, el Pacífico, llamado Mar del Sur por Balboa, revelando lo grandioso de su vastedad.



Retrato idealizado de Vasco Núñez de Balboa. Anónimo, siglo XIX. (Museo Naval de Madrid)

Núñez de Balboa y el Mar del Sur

Pocas expediciones exploradoras admiten analogía con el hallazgo del Mar del Sur por el extremeño Vasco Núñez de Balboa, del que tomó posesión de forma solemne introduciéndose en el agua cuando lo avistó por vez primera. Este descubridor, animado por las noticias del Nuevo Mundo, ya había recorrido las costas del mar Caribe en 1501. Poseedor de unas



Ruta del viaje de Núñez de Balboa al Mar del Sur en 1513. (Fuente: www.wikipedia.org)

tierras en La Española a las que se dedicó sin fortuna a la agricultura y a la ganadería por algunos años, sus cuantiosas deudas le obligaron a huir de la isla. Ocho años después, en 1509, se embarcó como polizón en la expedición comandada por Martín Fernández de Enciso, quien lo descubrió y le perdonó la vida, convencido de que le podría ser de utilidad por su experiencia en expediciones anteriores. Tras varios desencuentros con los indígenas en San Sebastián de Urabá (Colombia), Balboa logró fundar, en diciembre de 1510, el primer establecimiento duradero en territorio continental americano, Santa María la Antigua del Darién — en el actual Panamá —, y ganarse el respeto y la consideración entre sus compañeros. Las disputas mantenidas con otros expedicionarios y autoridades de la zona no le impidieron que alcanzara la función de gobernador y capitán de la provincia del Darién desde diciembre de 1511. A partir de entonces, nuestro protagonista se dedicó a navegar hacia el oeste, recorriendo el istmo de Panamá buscando oro y esclavos, sellando alianzas con los caciques de la zona, como el caso de Careta, que estaba enfrentado a otro, Comagre, y fue en la región de este último donde oyó por primera vez la existencia de un lago de oro, un mar que se desconocía...

Tal noticia supuso para el extremeño un nuevo reto y decidió emprender una nueva aventura descubridora con 190 españoles y unos 800 indios, que le obligó a más enfrentamientos con diferentes señores locales a lo largo del istmo de Panamá hasta que, internándose en las cordilleras del río Chucunaque el 25 de septiembre de 1513, avisado por los indígenas del avistamiento del «nuevo

mar», del mar ignoto, Balboa continuó subiendo, adelantándose hacia una de las cumbres de las montañas Urrucallala. Entonces, lo avistó, un inmenso espacio de agua que parecía no tener fin. Cuatro días más tarde, el conjunto explorador descendió y llegó a una playa donde se adentró literalmente hasta la rodilla, tomando posesión en ese momento de aquellas tierras contiguas bañadas por el Mar del Sur — así llamado por su extensión en dirección sur — en nombre de los monarcas de Castilla. Acababa de descubrir el océano Pacífico. Era el 29 de diciembre de 1513 y estaba en la convicción de que atravesándolo llegaría a las Molucas. Fue una proeza indiscutible que confirmó lo que era hasta entonces solo una percepción: un desconocido mar se ampliaba entre las tierras americanas recientemente descubiertas y los lindes de Asia.

Pero tal hazaña, extraordinaria en todos los sentidos, no tendría un eco en consonancia con su grandeza. Ciertamente es que Balboa fue nombrado *Adelantado del Mar del Sur*, que fundó una sociedad llamada *Compañía del Mar del Sur* y que habría de seguir continuando la exploración de lo descubierto en los años siguientes. Pero el rencor y la envidia despertaron antiguas rencillas. En la



Monumento a Vasco Núñez de Balboa en Panamá.
(Imagen: www.google.com)

Corte, Fernández de Enciso tramó contra Balboa, consiguiendo que el soberano designara a un nuevo gobernador, Pedro Arias Dávila (Pedrarias Dávila), un individuo interesado, violento y desconfiado. A través de un complejo sumario lleno de falaces imputaciones e injustas afirmaciones — seguramente para arrebatarle la gloria merecida por tal descubrimiento —, Balboa fue acusado de infidente por tentativa de usurpación de potestad del nuevo gobernador y, ni siquiera su parentesco (era su suegro), le salvó de un juicio rápido y manipulado. El 15 de enero de 1519 fue sentenciado a la pena de decapitación, al igual que sus colaboradores más próximos, en la plaza de Acla, en el Darién y su testa exhibida en ella varios días, desconociéndose actualmente donde reposan sus restos. La mayor parte de los escritos

de Balboa se perdieron, pero los relatos de Gonzalo Fernández de Oviedo, que estuvo con él un espacio de tiempo en el Darién, y de fray Bartolomé de las Casas, ofrecen una versión de los hechos que exoneran al extremeño de cualquier acción deshonesto e injusta. Luego, Fernando de Magallanes renombraría el mar de Balboa con el nombre de océano Pacífico, por sus aguas serenas cuando lo advirtió por primera vez. Comenzaba entonces un proceso histórico emocionante por el cual, durante casi 300 años, españoles de mar y tierra transformaron la mayor carencia cartográfica del orbe en una realidad geográfica patente. Un espacio de intercambios surcado por navíos que unirían tres continentes, redefiniendo nuevas oportunidades comerciales, culturales y políticas, favoreciendo la interacción de pueblos e ideas entre América, Europa y Asia.

Magallanes, Elcano, García Jofre de Loáisía y el Pacífico

El segundo capítulo de la presencia española en el Pacífico fue escrito cuando Fernando de Magallanes, al servicio de España, convenció a Carlos I de que la Especiería se encontraba en el hemisferio español y no en el portugués, según lo convenido en el Tratado de Tordesillas de 1494 y que se podía llegar a las Molucas por el oeste, buscando un paso a través del Nuevo Mundo, entre el océano Atlántico y el Pacífico. Un viaje extraordinario que proporcionaría a la humanidad la primera vuelta al mundo de la historia, merced al retorno por el vasco Juan Sebastián Elcano, que la llevó a cabo «a riesgo y ventura» volviendo a España por «el este» en 1522.

La expedición estaba constituida por cinco naves (*Trinidad*, *San Antonio*, *Concepción*, *Santiago* y *Victoria*), y doscientos cuarenta y tres hombres que bajaron desde Sevilla por el Guadalquivir, el día 10 de agosto de 1519, partiendo definitivamente desde Sanlúcar de Barrameda justo un mes después. Con rumbo al Maluco, Magallanes descubrió, al sur del Atlántico, el paso marítimo que nombró «de todos los Santos», si bien la posteridad acabó poniéndole su nombre —estrecho de Magallanes— y se adentró en el Mar del Sur que Balboa había descubierto y que bautizó como «Pacífico», como ya se ha señalado. Atravesaron ese inmenso espacio de agua, avistaron dos islas —Rota y Guam— que señaló como «de los ladrones», las actuales Marianas, para llegar a las que denominó islas de San Lázaro, más tarde llamadas Filipinas, en homenaje a Felipe II. Pocos días después alcanzó la isla de Cebú en donde fue bien recibido, cristianándose sus habitantes y declarándose súbditos del emperador. No obstante, en Mactán la expedición encontró mucha resistencia y Magallanes la propia muerte. El resto de ella, ciento ocho hombres para repartirse en las tres naves que quedaban, acordó quemar la que estaba en peores condiciones (la *Concepción*) y los tripulantes se distribuyeron en las restantes: la *Trinidad*, a cuyo mando se nombró a Gonzalo Gómez de Espinosa; y la *Victoria*, con Juan Sebastián Elcano a la cabeza, se dispusieron a prolongar la singladura hacia las islas de las

un pacto que determinara la definitiva pertenencia y propiedad de aquellas islas. Fue entonces cuando el Emperador envió una expedición de siete naves (seis naos y un patache) y cuatrocientos cincuenta hombres, que puso rumbo a las Molucas desde La Coruña, el 24 de julio de 1525, a cuyo frente dispuso al navegante García Jofre de Loaísa, escoltado por el propio Elcano y un joven y desconocido guipuzcoano llamado Andrés de Urdaneta. Su travesía fue una continuación de infortunios, deserciones y desastres, a la que acompañó una constante y adversa climatología, muriendo en el viaje el propio Loaísa y más tarde Elcano. Tres de los navíos no lograron pasar del estrecho de Magallanes y tan solo uno, la *Santa María de la Victoria*, alcanzó el Moluco, con algo más de 100 tripulantes.

Durante casi un año combatieron enérgicamente contra los portugueses, destacando entonces la figura de Urdaneta, tanto en las negociaciones diplomáticas con ellos como con los indígenas. Por fortuna, en marzo de 1528, llegó en su socorro la nao *Florida*, enviada por Hernán Cortés desde México. Una vez reparado el barco, marchó de regreso a España para informar a Carlos V de cuanto acontecía en aquellas tierras y, tras innumerables vicisitudes en un viaje durísimo, alcanzaron las costas españolas cuando ya se había alcanzado un acuerdo hispano-luso en Zaragoza, en 1529, por el que el emperador había vendido los derechos sobre las Molucas a Portugal en compensación de 350.000 ducados de oro, poniendo punto final a la primitiva fase de la navegación española por el Pacífico.

Miguel López de Legazpi, Andrés de Urdaneta y el tornaviaje

Tras dicho Tratado comenzó otra etapa de la presencia española en el océano Pacífico, porque España había renunciado a las Molucas, pero no al comercio con Oriente ni al incremento de posesiones en aquel lugar del mundo. La mayoría de los desplazamientos llegaban a su destino, pero faltaba encontrar la ruta de regreso, que aún tardaría en llegar. En efecto, desde la expedición de Loaísa y hasta el periodo ilustrado, los viajes se organizaron y salieron del Nuevo Mundo, partiendo del virreinato de la Nueva España primero y luego desde el de Perú, con regreso a esos mismos puertos, una vez hallado el paso del tornaviaje. Dichas expediciones tenían dos objetivos fundamentales: establecer un asiento duradero en el archipiélago filipino y abrir una ruta de regreso que conectara ambos lados del Pacífico. Y con cada expedición se alcanzaron nuevas islas y rutas que aumentaron los territorios españoles en América, como el caso de Hernando de Grijalva, también despachado por Hernán Cortés al Perú en socorro de Pizarro en 1535 quien, a su vuelta, se adentró en el Pacífico llegando a islotes de las existentes islas Gilbert para dirigirse luego a aguas de Nueva Guinea-Papúa, descubriendo nuevos islotes, a costa de su propia muerte, asesinado por sus marineros.

Años después, en 1542, el primer virrey de México, Antonio de Mendoza, puso en marcha otro viaje bajo la autoridad de Ruy López de Villalobos, para dirigirse hacia las islas de Poniente (Indias Orientales), en la exploración de nuevos recorridos comerciales. Esta expedición llevaba cuatro naos, un bergantín y una goleta. Se dirigió hacia la costa oeste de México, redescubrió unas islas cercanas que se bautizaron con el nombre de Corrales, La Anublada (hoy San Benedicto) y Los inocentes, todas ellas en las actuales islas de Revillagigedo. Más tarde, descubrieron la isla Clarión o la isla de Wotje, en la zona oriental de las Marshall, así como el archipiélago de Kwajalein, al que bautizaron islas Los Jardines, y la isla de Yap, en las Carolinas occidentales. Pero no fueron más allá: los pilotos alegaban que era imposible seguir adelante y tras varias vicisitudes, hambres, tormentas y naufragios, expulsados por los nativos hostiles, abandonaron los asentamientos en aquellas aguas, buscando refugio en las Molucas, donde fueron apresados por los portugueses. Habrían de pasar veintidós años para que España alcanzara un éxito extraordinario.

En efecto, el momento llegó cuando el segundo virrey de Nueva España,

Luis de Velasco, facultó a Miguel López de Legazpi para zarpas con una nueva expedición. Este no era navegante ni militar sino un leguleyo, un funcionario que desde joven había desempeñado cargos burocráticos; llevaba veinte años en México y había sido alcalde mayor de la capital del Virreinato de Nueva España. Tenía, por entonces, sesenta años, una larga carrera profesional y no parecía la persona adecuada para tan arriesgada misión, pero, a la larga, resultó ser el hombre conveniente para dirigirla. Demostró ser un gran cabecilla, un buen dirigente y un prudente gobernador que consiguió agrupar a las más de siete mil islas del archipiélago filipino y convertirlas en una gran tierra. El propósito era dirigirse hacia las islas de Poniente y hallar la ruta de regreso a Nueva España sin tocar en las Molucas. Iría acom-



Retrato de Miguel López de Legazpi.
(Imagen: internet)



Andrés de Urdaneta. (Imagen: www.exponav.org)

pañado del padre agustino Andrés de Urdaneta, un veterano y experimentado navegante, versado cosmógrafo y piloto, superviviente de la expedición de Loaísa. Se trataba de encontrar la ruta de vuelta o tornaviaje por el Pacífico, de cuyo logro dependían los otros tres: acceder al mercado de las especias, establecer la presencia española en Oriente e instruir en la evangelización.

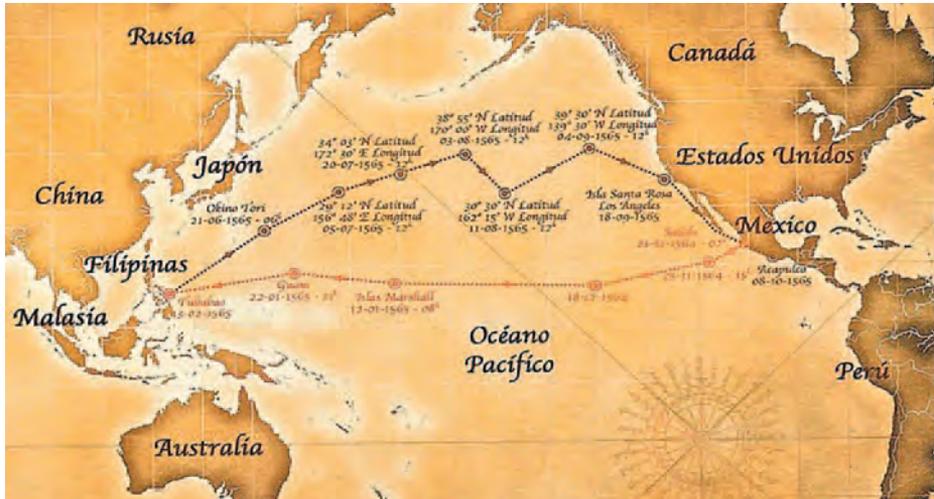
Los preparativos de la expedición se prolongaron más de cinco años, aunque finalmente, los trescientos sesenta tripulantes de los barcos que componían el viaje —naos *San Pedro* y *San Pablo*, los pataches *San Juan* y *San Lucas*, y un bergantín—, salieron del puerto de Navidad, localidad ubicada en el actual estado mexicano de Jalisco, el 21 de noviembre de 1564. Legazpi llevaba las instrucciones de poner rumbo a las islas de San Lázaro (Filipinas) y no a Nueva Guinea, como pretendía Urdaneta, quien quería evitar posibles conflictos con los portugueses al seguir lo acordado en Zaragoza en 1529. Durante la navegación, el *San Lucas*, con una tripulación de veinte hombres, se fue distanciando del resto hasta evaporarse, apareciendo en agosto de 1565 en el puerto de Navidad con la declaración de su capitán —Alonso de Arellano— en la que manifestaba que había estado en Mindanao y que regresó al no hallar al grueso de la expedición. El resto, en algo más de noventa días atravesó el Pacífico, pasó por las islas Marianas, desembarcó en la isla de Guam y tomó propiedad



Cuadro del pintor filipino Telesforo Sugang que recoge la llegada de Miguel López de Legazpi y fray Andrés de Urdaneta a Filipinas. (Imagen: www.elcorreo.com)

de ella en nombre de la Corona. Meses después alcanzaron las Filipinas —descubiertas en el primer viaje de la vuelta al mundo por Magallanes-Elcano— y procedió a su conquista, tras no pocos enfrentamientos con los naturales. Fundó dos colonias, una en Cebú, San Miguel, y otra en Luzón, Manila, puerto que centralizaría las posesiones españolas en Oriente durante más de dos siglos y medio.

En Filipinas subsistieron cuatro meses, arreglando los barcos a la espera de un tiempo favorable que les permitiera iniciar el viaje de retorno a primeros de junio, una ruta de regreso que permitiría a la Nueva España el comercio con el Este de Asia sin poner rumbo hacia aguas fiscalizadas por los portugueses en las Molucas, la India y África. En una de las cláusulas de las instrucciones entregadas a Legazpi se señalaba que cuando se realizara el primer asentamiento, se debían enviar noticias a Nueva España. Y, en tanto Legazpi permanecía en San Miguel, Urdaneta salió de allí el 1 de junio de 1565 en la nao *San Pedro*, comandada por el nieto de aquel, Felipe Salcedo, con doscientos hombres y tres pilotos, uno de los cuales —Esteban Rodríguez—, comenzó el relato del retorno que no pudo concluir por su temprana muerte y que terminaría el segundo del piloto mayor, Rodrigo de Espinosa. Pusieron rumbo nordeste, encontraron la corriente de Kuro Siwo (una corriente oceánica que fluía desde el oriente del litoral japonés en dirección noreste y que cruzaba el Pacífico) que les condujo por dicho océano a California, territorio que desconocían y en el que se fundó Mendocino —en honor al virrey Antonio de Mendoza—, alcanzando Acapulco, en Nueva España, el 8 de octubre, el puerto más próximo a la ciudad de México. Había recorrido 14.000 kilómetros y perdido 26 hombres en



Ruta del tornaviaje de Andrés de Urdaneta. Artículo de Fran Hurtado titulado «El Galeón de Manila: la globalización que trajeron las Españas» en *Geografía Infinita*.
(Imagen: www.geografiainfinita.com)

la travesía. Urdaneta envió a la Corte española los pormenores de su singladura y derrotero para fundar la ruta que se correspondería alcanzar en el nombrado tornaviaje. Tres años más tarde falleció en su convento de México.

En efecto, el tornaviaje se había hecho y era una realidad: durante los siguientes doscientos cincuenta años las naves españolas surcarían aquellas aguas y emplearían dicha ruta, en concreto el Galeón de Manila o la Nao de la China, que haría la derrota Acapulco-Manila-Acapulco, uno de las trascendentales recorridos marítimos del mundo moderno, estableciendo nuevos itinerarios y revelando tierras e islas ignotas hasta el momento, bautizándolas con denominaciones españolas que todavía al presente permanecen. Con esa ruta española se unirían tres continentes y nos acercaría a un periodo histórico brillante y fructífero en el que la presencia española en el Pacífico —el llamado «lago español»— fue decisiva para el conocimiento del mundo, trascendiendo lo meramente económico para transformarse en espiritual, social y cultural causando una interacción todavía incuestionable en la actualidad en la arquitectura, arte, religión, costumbres y gastronomía.

El Galeón de Manila: doscientos cincuenta años de incesante actividad

El descubrimiento de la ruta del tornaviaje y el concluyente establecimiento en las islas Filipinas asentaron las bases de un derrotero oceánico de ida y



El Galeón de Manila. (Imagen: <https://xvii.es/tornavia-je-la-nao-de-china-galeon-de-manila/>)

vuelta, que abría la vía a la gran hazaña del encuentro con Oriente a través del Galeón de Manila, igualmente citado como Nao de la China o Galeón de Acapulco. Durante 250 años, este derrotero mantuvo unidos Manila y Acapulco, extendiendo sus tramas hacia otras regiones americanas, para culminar con la arribada a Sevilla de los ansiados productos asiáticos, significando, sin duda alguna, el recorrido más longevo de la historia de la navegación mundial. Por otra parte, hizo de puente entre Filipinas y Nueva España, donde conectaba con los sistemas de comunicación entre las Indias Occidentales y la Península. Tal volumen de comercio e intercambio exigió un nuevo prototipo de naves que pudiera adecuar más carga y gente. Los antiguos bergantines y naos no eran los convenientes para las largas y cargadas travesías oceánicas, de ahí

el desarrollo a gran escala del galeón, luego imitado por el resto de los países europeos.

No obstante, esa denominación —Galeón de Manila— también alude a una ruta comercial más que una nave como tal, porque, además de galeones, ese derrotero fue realizado por una heterogeneidad de barcos como naos, pataches, navíos, fragatas e incluso en alguna ocasión goletas. Y en los puertos de salida y llegada, cuando arribaba o estaba presto a marchar, resultaba todo un acontecimiento, probablemente el más importante evento del año. En cualquier caso, el Galeón de Manila fue, en efecto, un galeón propiedad de la Corona, de unas quinientas a mil quinientas toneladas que atravesaba anualmente el Pacífico, cargado con los mayores tesoros de los dos continentes, convirtiendo a Acapulco y a Manila en centros de distribución de un comercio internacional extraordinario. Transportaba una costosa y variada mercancía: especias (pimienta, clavo, canela), porcelana, marfil, cuidadas telas (tafetanes, sedas, terciopelos, rasos), mantones chinos —llamados inexactamente de Manila— enseres, artesanía china y japo-

nesa (biombos, espadas, abanicos), alfombras persas, plantas americanas (cacao, tomates, calabazas, maíz, caña de azúcar, tabaco, cacahuets, pimientos, papayas, aguacates), tintes, cueros y un sinnfín de productos más. Y fue la plata mexicana, la que se convirtió en moneda de cambio en todo el continente asiático, en tanto que sus productos alcanzaron Europa a través de Sevilla y condicionaron los gustos y las modas de las élites de medio mundo. Porque con ella fue posible adquirir buena parte de las mercancías lujosas elaboradas en Asia a un importe muy rebajado para venderlos después en los territorios americanos y europeos con notable beneficio.

El viaje inicial del Galeón de Manila tuvo lugar en el año 1565 y el último en 1821, cuando México alcanzó su independencia de España, calculándose —según algunos datos— un total de 110 galeones que se hicieron a la mar durante ese tiempo, aunque se barajan otras cifras mayores —que no son fáciles de comprobar en cualquier caso—, que apuntan a 163 barcos en un total de 662 travesías de las que el 86 por 100 de los viajes emprendidos alcanzaron su meta. Sea como fuere, resulta extraordinario el volumen comercial que se logró alcanzar, lo que algunos investigadores nombran «la primera globalización» y su protagonista fue España, no cabe duda alguna.

El barco —el galeón—, se construía normalmente en Filipinas (Bagatao, Cavite), con sus maderas o en México (Autlán, Jalisco), y eran de cuarenta o cincuenta metros de eslora, diez de manga y tres palos. Iba gobernado por un comandante o jefe y transportaba una dotación de soldados, además de numerosos viajeros. El recorrido era prolongado y complicado: desde Acapulco se dirigía dirección sur, entre marzo y junio, navegando entre los paralelos 10 y 11, remontaba pronto hacia el Oeste y proseguía entre los 13 y 14 hasta alcanzar las Marianas; desde allí se dirigía a Cavite, en Filipinas, navegando un total de dos mil doscientas leguas en torno a cincuenta o sesenta días de trayecto. El tornaviaje se realizaba poniendo rumbo a Japón para alcanzar la corriente del Kuro Siwo, si bien la captura en 1565 de dicho galeón por los japoneses, sugirió un cambio de derrotero. Lo complejo de la ruta sugería salir de Manila en julio o demorarse algunos días más, pero sin superar el mes de agosto ya que, pasado este, resultaba imposible ejecutar la travesía, y se veía en la obligación de postergarse durante un año. El tornaviaje empleaba más tiempo en llevarse a cabo, en torno a cinco o seis meses, por lo que la llegada a Acapulco solía ser en diciembre o enero. Pese a que hubo numerosos intentos de sostener una periodicidad anual, no siempre fue posible conseguirlo.

Este ir y venir de productos, mercancías e intercambio de almas no se limitaban a México y Filipinas porque también Guatemala, Panamá, Ecuador y Perú valieron como cursos adicionales a la principal entre Acapulco y Manila. Cuando el Galeón atracaba en aquel, los productos eran trasladados en acémilas hasta Veracruz desde donde se exportaban a Perú y a Sevilla. El viaje hasta este último destino implicaba una pausa en La Habana, donde se unía a la Flota de Indias que, junto con la plata extraída de las minas, ponía rumbo escoltados en

convoyes, parando de camino en las Azores. Es curioso que la ruta discurriera al sur de las islas hawaianas y que, sin embargo, no concurren registros históricos sobre algún contacto con ambas culturas. Quizás, expedicionarios españoles llegaron a las islas Hawái dos centurias antes de la primera arribada del capitán británico James Cook en 1778; porque en los informes de un marino español llamado Juan Gaetano, partícipe de la expedición de Ruy López de Villalobos que salió desde Acapulco en 1542, parece describir el hallazgo de Hawái o de las islas Marshall en 1555 y, en ese caso, habrían sido los primeros europeos en llegar a ellas. Es posible que, debido a la política secreta de no querer expresar la ruta exacta por la que navegaban los barcos españoles, descubrieran Hawái y no dieran a conocer dicha revelación por la política de discreción que se aplicaba, permaneciendo desconocido este hecho en la historia. Pero un elevado número de investigadores rechazan este argumento como sólido y veraz.

Con respecto a las escasas disposiciones legales existentes por aquel entonces para el Galeón de Manila, no regulaban cuántos barcos debían enviarse o su volumen: al principio tres o cuatro al año, pero desde 1593 y por petición de los comerciantes sevillanos, el número se limitó a dos naos. Mucho más tarde, ya en 1702, una real cédula incrementó las toneladas de 300 a 500, si bien en la práctica, tales disposiciones no siempre se cumplieron y, de hecho, el límite fijado para el arqueo de los barcos se sobrepasó ampliamente, como lo demuestran los casos de *Nuestra Señora del Rosario* (de 1.700) o el *Santísima Trinidad* (alrededor de 2.000 toneladas).

En los primeros momentos de la existencia del Galeón se sabe de pérdidas de barcos, naufragios, ataques de piratas y corsarios (especialmente en el siglo XVII perpetrados por ingleses y holandeses). No es de extrañar por la complejidad de la ruta en sí misma, los imprevistos de la navegación marítima y la extraordinaria presa que suponía hacerse con las preciadas mercancías y con la plata. Suponía una tentación evidente para las potencias extranjeras. En general, este Galeón sufrió pocos acontecimientos de relevancia, de hecho solamente se capturaron cuatro galeones de Manila en el mar en más de doscientos cincuenta años de prestación. Es lógico teniendo en cuenta que en la inmensidad del mar era difícil avistar y localizar su situación exacta, además de que estaban contruidos con maderas orientales de gran dureza que hacían muy resistentes sus cascos e iban con dotación de soldados profesionales a bordo. En definitiva, eran una especie de fortaleza flotante en el mar que solo una gran tormenta, un incendio o los arrecifes pudieron tumbar en alguna ocasión, como se conoce, veintiséis para ser más exactos, de los que se tiene constancia documental.

Hemos hablado de cuatro presas. En efecto, la primera de ellas se produjo en 1587, cuando el corsario inglés Thomas Cavendish con dos naves, avistó a la carraca *Gran Santa Ana* junto al litoral de California y se hizo con ella. Procedente de Manila, iba cargada con más de 20.000 pesos de oro y 600 t de sedas inestimables y gran cantidad de especias. La segunda, *Nuestra Señora de la Encarnación*, fue interceptada por otro corsario inglés, Woodes Rogers, en

1710, frente a la costa de Norteamérica, que se apoderó de su valiosa carga también. Días más tarde, intentó hacerse con la mercancía del galeón *Nuestra Señora de Begoña*, aunque en esta ocasión sin éxito. Las dos últimas capturas de galeones de Manila las llevó a cabo la Royal Navy en el tiempo en que España y Gran Bretaña estaban en guerra. Sucedió más de tres décadas después, en 1743, cuando el navío *Nuestra Señora de Covadonga* fue descubierto por el barco inglés *Centurion*, de la escuadra de George Anson, próximo a Filipinas, y obtuvo un millón trescientos mil pesos de plata procedente de Acapulco. El cuarto y último apresamiento lo protagonizó una armada británica a cuyo frente se encontraba el almirante Cornish, quien en 1762, con su navío *Panther* y la fragata *Argo*, se hizo con la carga del galeón *Santísima Trinidad*, el de mayor porte que hizo esta ruta, muy maltrecho por causa de una tormenta en su destino a Acapulco, pero que regresaba a Filipinas dadas sus condiciones, con un botín estimado en más de dos millones de pesos, mercancía vendida en Portsmouth a donde fue conducido el bajel español.

Por su parte, la agresividad corsaria holandesa estuvo presente. A partir de 1600, el ataque de Olivier van Noort desde el Pacífico, que pretendió apoderarse de Manila con dos navíos y que fue rechazado por los españoles; en 1601 nació la Compañía Holandesa de las Indias Orientales que gozaría del monopolio holandés en aquel territorio por espacio de dos décadas y lograron ocupar en 1605 las Molucas momentáneamente. Y tras la independencia de Portugal de la Monarquía Hispánica en 1668, los holandeses insistieron en sus agresiones a las Filipinas en 1646, 1647 y 1648. No obstante, la Paz de Münster de este último año reconocía la independencia de Holanda y la disipación del enfrentamiento hispano-holandés. A lo largo de esa centuria, lo más que habían logrado fue prender fuego a algún galeón, sin capturar ningún otro, pese a sus sucesivos intentos. Distinto fue, sin embargo, la amenaza pirática japonesa y china que soportaron los españoles desde que se establecieron en Filipinas. Pese a todo, el Pacífico siguió siendo durante muchos años más «el lago español».

Los últimos años de vida del Galeón de Manila

Si el sistema del Galeón quedó establecido de forma duradera entre 1573-1576 y 1591-1593 y así permaneció hasta 1750-1754, con Francisco José de Ovando, administrador colonial español, gobernador de Chile (1745-1746) y gobernador general interino de las Filipinas (1750-1754), se introdujeron innovaciones, luego complementadas con las de 1769. Fueron unos cambios que hicieron del comercio del Galeón de Manila una aplicación distinta de la habida hasta entonces con las Indias, al poner en marcha un comercio de tránsito internacional. En efecto, la situación estaba cambiando, fruto —sin duda alguna— del acrecentamiento de la acción colonizadora de los europeos en el resto del mundo. El comercio mundial había alcanzado un equilibrio y una proporción al



Las rutas comerciales entre las Españas. Artículo de Fran Hurtado titulado «El Galeón de Manila: la globalización que trajeron las Españas» en *Geografía Infinita*. (Imagen: www.geografiainfinita.com)

crearse nuevos centros comerciales y la penetración de otros productos que pusieron fin con el dominio anterior de la plata y las especias. Así, los recién creados Estados Unidos, Brasil, India y China fueron las nuevas estrellas al comerciar con mercancías tan productivas como el té, el opio, el azúcar, el tabaco, el café y el algodón en grandes sumas por el mundo entero.

Los galeones de Manila continuaron siendo fundamentales para el comercio dentro del extenso imperio español hasta 1785, fecha en la que las Filipinas se abrieron a otros comerciantes europeos. Luego ya, a comienzos del siglo XIX, la guerra con Gran Bretaña y el revés de Trafalgar (1805), además de la invasión francesa en territorio español, provocaron la detención en la solicitud de géneros asiáticos. Junto a ello, las presiones independentistas de México, que imposibilitaban la descarga de productos hicieron literalmente imposible la subsistencia del derrotero. Es cierto que los galeones siguieron navegando regularmente a Acapulco, pero solo hasta 1811, momento en el que la insurrección mexicana provocó que los rebeldes se hicieran con el control del puerto y España se vio obligada a decretar el final de la ruta en 1812. En efecto, cuando la fragata *Magallanes* arribó a Acapulco en 1811, al no poder deshacerse de la carga, se encaminó al puerto de San Blas, lugar en el que puso a la venta su cargamento por importes muy inferiores a los habituales. Poco después, Filipinas dejó de percibir la plata que recibía como fruto de la venta de sus productos y también del «situado» o retribución en metálico que obtenía de México para el mantenimiento

del archipiélago; pero los comerciantes de Filipinas pudieron empezar a distribuir libremente con otros Estados orientales y con sus propios navíos. Un año más tarde, en las Cortes de Cádiz (1812), el tema de la pertinencia del Galeón de Manila fue tema de discusión, que se resolvió con la promulgación de una orden por la que se suprimía la Nao de la China. En 1814, acabada la contienda con Francia, con el retorno de Fernando VII a España, se confirmó su desaparición. El último Galeón de Manila, el último «canto del cisne», se produjo cuando la nao *San Fernando* o *Magallanes* abandonó Acapulco de vacío, pues en México le habían confiscado el género que portaba. En 1816, el virrey comunicó las órdenes de solución definitiva que llegaban desde la metrópoli.

En la actualidad, muy poco persiste del vestigio de España en la geografía del Pacífico que perpetúe todos los hallazgos y el carácter esencial que jugó en la actividad comercial de aquellos casi tres siglos. Sí, aunque escasa, se mantiene algo de su procedencia española original, de lo que son buena muestra las denominaciones de archipiélagos como Filipinas, Marianas, Carolinas, Marquesas, Galápagos, Nueva Guinea, Pascua, Guadalcanal, entre otras. Asimismo, hay que señalar que la influencia española en la cultura mexicana y filipina fue muy notable, mucho mayor que al contrario: España llevó a aquellos lugares la cultura, la religión, la arquitectura —con la consiguiente transformación del paisaje urbano—, las artes, las letras, la administración, las instituciones educativas y la lengua. Respecto a esta última, en Filipinas se produjo la aceptación de términos y vocablos que emplean lenguas y dialectos filipinos y malayos: es el caso de *kutsara* (cuchara), *tinidor* (tenedor), *kutsylio* (cuchillo), *martylio* (martillo), *araro* (arado), *lyabe* (llave), *baka* (vaca), *cabalyo* (caballo), *oliba* (oliva), *mais* (maíz), *tsokolate* (chocolate) y otras. En relación con el lenguaje, a finales del siglo XIX, una buena parte de la clase media filipina tenía en el español su primera o segunda lengua, logrando ser lengua oficial del país en la Primera República (1899). No obstante, durante el periodo de la administración de Estados Unidos (hasta 1946) el idioma español fue relegado y progresivamente abandonado.

